

Научная статья

Original article

УДК 339.56.055

doi: 10.55186/2413046X_2025_10_2_47

**РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА
«СЕВЕР-ЮГ» В ФОРМИРОВАНИИ ЭФФЕКТИВНОГО
АГРОПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ
THE ROLE OF THE NORTH-SOUTH INTERNATIONAL TRANSPORT
CORRIDOR IN THE FORMATION OF AN EFFECTIVE AGRO-FOOD
COMPLEX IN RUSSIA**



Лелявина Мария Юрьевна, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики агропромышленного комплекса, Саратовский государственный университет генетики, биотехнологии и инженерии имени Н.И. Вавилова, Саратов, E-mail: mariyalyavina@yandex.ru

Кулдорov Алексей Александрович, аспирант (соискатель) кафедры экономики агропромышленного комплекса, Саратовский государственный университет генетики, биотехнологии и инженерии имени Н.И. Вавилова, Саратов, E-mail: rtuoso@mail.ru

Lelyavina Maria Yuryevna, Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Economics of the Agro-Industrial Complex, Saratov State University of Genetics, Biotechnology and Engineering named after N.I. Vavilov, Saratov, E-mail: mariyalyavina@yandex.ru

Kuldorov Alexey Alexandrovich, postgraduate student (applicant) of the Department of Economics of the Agro-industrial Complex, Saratov State University of Genetics, Biotechnology and Engineering named after N.I. Vavilov, Saratov, E-mail: rtuoso@mail.com

Аннотация. В данной статье представлен анализ перспектив развития Южного федерального округа как одного из стратегических направлений формирующегося центра транснациональной торговли и важного транспортного узла в системе международного транспортного коридора «Север-Юг» с целью повышения продовольственной безопасности и развития агропродовольственного комплекса (далее АПК) в условиях изменения внешней торговли России под влиянием санкций недружественных стран. Исследование направлено на развитие МТК «Север-Юг» в совокупности с развитием портовой особой экономической зоной в Астрахани, а также формирования новых грузопотоков агропродовольственной продукции минуя Южный морской путь, как экономически эффективного направления развития экономики путем сокращения срока доставки грузов. **Цель данного исследования** необходимо показать, что создание, развитие и функционирование свободной экономической зоны портового типа в Южном федеральном округе даст толчок для образования эффективной портовой инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг», которая будет независима от европейского эмбарго и в то же время соответствовать международным стандартам и являться логистическим хабом между рядами стран Шанхайской организации сотрудничества. **Научная новизна исследования** заключается в оценке эффективности использования в южном федеральном округе грузоперевозок по МТК «Север-Юг», минуя южный морской путь, а также развитие портовой экономической зоны и оптово-распределительных центров АПК в комплексе с МТК «Север-Юг». Также на примере показано, какие резиденты присутствуют в портовой ОЭЗ в Астраханской области и как ОЭЗ соединила прикаспийские государства, Индию, Юго-Восточную Азию, а также арабские, африканские и другие дружественные страны.

Abstract. This article presents an analysis of the prospects for the development of the Southern Federal District as one of the strategic directions of the emerging center of transnational trade and an important transport hub in the system of the international transport corridor "North-South" in order to increase food security and develop the agro-food complex (hereinafter agro-food complex) in the context of changes in Russia's foreign trade under the influence of sanctions of unfriendly countries. The research is aimed at the development of the North-SOUTH MTC in conjunction with the development of the port special economic zone in Astrakhan, as well as the formation of new cargo flows of agri-food products past the Southern Sea Route, as an economically effective direction of economic development by reducing the delivery time of goods. **The purpose of this study** is to show that the creation, development and operation of a port-type free economic zone in the Southern Federal District will give an impetus to the formation of an effective port infrastructure of the international North-South transport corridor, which will be independent of the European embargo and at the same time comply with international standards and be a logistics hub between the ranks of the Shanghai Organization countries cooperation. **The scientific novelty of the study** is to assess the effectiveness of the use of freight transportation in the southern Federal District along the North-South MTC, bypassing the southern sea route, as well as the development of a port economic zone and wholesale distribution centers of the agro-industrial complex in conjunction with the North-South MTC. The example also shows which residents are present in the port SEZ in the Astrakhan region and how the SEZ connected the Caspian states, India, Southeast Asia, as well as Arab, African and other friendly countries.

Ключевые слова: агропромышленный комплекс, транспортный коридор, свободная экономическая зона, оптово-распределительные центры, грузоперевозки, плодоовощная продукция

Keywords: agro-industrial complex, transport corridor, free economic zone, wholesale distribution centers, cargo transportation, fruit and vegetable products

Введение

Юг России – край с уникальным географическим положением и большим экономическим и продовольственным потенциалом. Это центр сельского хозяйства, нефтегазовой промышленности, а также один из ключевых продовольственных (зерновых, плодоовощных) транспортных узлов страны. На фоне глобальных перемен в логистике регион приобретает все большее стратегическое значения для Российской Федерации. Его дальнейшее развитие направлено на укрепление экономики страны, в том числе внешнеэкономических связей с перспективными торговыми партнерами. В 2022 году изменения внешнеполитической ситуации потребовало смещения фокуса внимания государства на такие приоритетные задачи, как содействие ввозу товаров первой необходимости для нужд СВО и продукции агропромышленного комплекса. В связи с изменением товаропотока и логистики на Юг и Восток маршрут «Север-Юг» активно совершенствуется, что приводит к существенному повышению нагрузки на морские порты. О функционировании инфраструктуры портовой особой экономической зоны в Астраханской области, а также тенденция увеличения перевозок продовольственной и иной продукции по МТК «Север-Юг», а также непростых задачах, с которыми успешно справляются в текущей ситуации продовольственной безопасности страны южный федеральный округ, будет изучено в данной статье.

Специальная военная операция, ужесточение западных санкций и вхождение в состав Российской Федерации новых субъектов внесли существенные коррективы в деятельность юга России. Транспортное значение региона определяется прежде всего тем, что данный регион является логистическим хабом и через него осуществляется существенная часть транзитных перевозок международного значения. В настоящее время в структуру южного федерального округа входят десять таможен (также Южная оперативная таможня и Южная электронная таможня) и 75

таможенных постов. В условиях проведения специальной военной операции и беспроцентного санкционного давления со стороны недружественных государств южное таможенное управление решает такие первостепенные задачи, как содействие ввозу товаров для СВО, обеспечения параллельного импорта легальной продукции, пресечения ввоза запрещенной мясной и рыбной продукции недружественных стран и вывоза необходимой на внутреннем рынке товаров и высокотехнологической продукции. Основные объёмы грузоперевозок в данной обстановке осуществляются по морю и изменение логистики перевозок на морском транспорте в рамках сообщения Россия-Турция привело к росту загруженности порта Новороссийск, а в рамках транспортного коридора «Север-Юг» - портов Астрахань и Оля. За 2023 года грузооборот порта Новороссийск существенно вырос на 25% в сравнении с аналогичным периодом годом ранее, причем зафиксирован рост как по импорту, так и по экспорту, в основном зерновой продукции. В целом контейнерооборот портов Азово-Черноморского бассейна также увеличился относительно аналогичного периода прошлого года на 33% и составил более 673 тыс. TEU (двадцатифутовый эквивалент, TEU - условная единица вместимости грузовых транспортных средств). Таможенные органы южного таможенного управления с учетом географического положения региона активно принимают участие в обеспечении функционирования МТК «Север-Юг» в части обработки транзитных перевозок, а также грузов экспортируемым морским транспортом. В связи с переориентацией товаропотоков вызванный действиями недружеских стран, данный маршрут перемещения товаров стал интенсивно развиваться. Также увеличилась значимость портов Волго-Каспийского бассейна. Более 80% грузопотоков, проходящих через Астраханский транспортный узел, направляется в сторону Исламской Республики Иран и обратно. Грузооборот портов Астрахань и Оля увеличились на 34%, порты Ирана задействуются в том числе как логические хабы, через которое осуществляется торговля с такими странами,

как Индия, Китай, Турция, ОАЭ. С учетом повышения интенсивности морских перевозок по МТК «Север-Юг» назрела необходимость совершенствования инфраструктуры пунктов пропуска, и органы южного таможенного управления принимают активное участие в процессе подготовки и согласования документации для проведения его развития и реконструкции. Международный транспортный коридор «Север - Юг» считается фундаментальным элементом логистического каркаса Евразии, он представляет важную транспортную артерию, соединяющую страны Северной Европы и южные регионы на Ближнем Востоке и Индийском субконтиненте, этот коридор имеет стратегическое значения для транспортировки товаров и продукции АПК. Роль МТК «Север-Юг» существенно повышается в условиях функционирования и появления «новых логистических связей» и трансформации евроазиатских транспортно-логистических цепочек после ударов по экономике страны. Международный транспортный коридор не только влияет на экономику стран-участниц, но и способствует созданию новых рабочих мест, развитие сопутствующих отраслей (например логистики, дистрибуции), а также дает развитие сельскому хозяйству. Сокращение территориальных рамок в области грузоперевозок товаров АПК между странами ЕАЭС и Южной Азией, Африкой и Ближним Востоком, через международный коридор Север-Юг, имеет огромное логистическое преимущество в связи с имеющейся в нем развитой маршрутной сетью, в том числе наличием минимум трёх удобных вариантов доставки, перспективой его развития, а также права выбора одного из трех выгодных маршрутов доставки. Если провести более подробный анализ «Южного морского пути» и МТК «Север-Юг», то можно показать явное преимущество последнего. Так, как пример, время транспортировки грузов по «Южному морского пути» может быть более месяца, при стоимости перевозки будет составлять примерно 6 000 долларов, а по МТК «Север – Юг»: время перевозки грузов будет существенно меньше – более

двух недель, а цена транспортировки составит 4 500 долларов; при всем этом расстояние первого пути будет около 14 500 км, протяжённость второго в два раза меньше, представлены на рисунке 1.¹



Рисунок 1 - Сравнительный анализ и схема транспортных коридоров

В ходе анализа также установлена формула эффективности логистики в международном транспортном коридоре, которая выглядит следующим образом: **Эффективность = (Клиентский спрос + Инфраструктура + Технологии) / (Процессы + Сотрудничество)**. Данная формула помогает понять, какие факторы влияют на общую эффективность логистических операций. Отличное понимание этих факторов может привести к улучшению перемещения грузов и более эффективному управлению ресурсами. Стоит отметить, что за 2023 год декларационный объём оформления грузов по маршруту МТК «Север – Юг» увеличился на 45% по сравнению с прошлым годом. Помимо традиционного способа перемещения грузов (плодоовощной продукции) морским транспортом в рефрижераторах или контейнерах, особенностью внешнеэкономической деятельности в настоящее время стало

¹ Крюкова Е.В. Концепция развития МТК «Север – Юг» // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2020. – Т. 22, № 2. – С. 141–147. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>

перемещение загруженных товаром грузовых автотранспортных средств на судах типа РО-РО через морские порты Кавказа, Темрюк (до введенных ограничений на проход судов под Крымским мостом), а в настоящее время Новороссийск, Туапсе. Также стала применяться практика перевозки на паромах турецких полуприцепов с товарами. После их выгрузки с борта судна на территорию порта подаются российские тягачи, осуществляющие перевозку товаров по процедуре таможенного транзита в адрес конечного получателя. За 8 месяцев 2023 года в южный федеральный округ прибыло 550 паромов РО-РО (в Туапсе-305, в Новороссийск – 245), которыми доставлено на таможенную территорию ЕАЭС свыше 9,5 тыс. транспортных средств и свыше 21 тыс. полуприцепов с товарами. Для ускорения обработки таких грузов с 2022 года в рамках развития морского сообщения с использованием морских судов типа РО-РО в регионе деятельности южного федерального округа функционируют иные места прибытия/убытия товаров, перемещаемых вводным транспортом. В настоящее время организованы три таких места: два в регионе деятельности Новороссийской таможни – это Новороссийский западный и Новороссийский юго-восточный таможенный поста, а также в регионе деятельности Краснодарской таможни – это таможенный пост Морской порт Кавказ. С начала 2022 года пункте пропуска Морской порт было оформлено около 68 паромов типа РО-РО, где было экспортировано из Турецкой Республики 3085 грузовых транспортных средств с разнообразными видами товаров общим весом более 49 тыс. тонн (мясная продукция, рыба, оборудование для АПК, различные продукты питания, плодоовощная и плодово-ягодная продукция и т.д.), в порту Темрюк таможенники оформили 23 парома прибывших из Турции. В скором времени государство планирует увеличить участок пункта пропуска и сектор морских перевозок грузов на судах подобного типа РО-РО. Количество судовых ходов в месяц планируется сделать: 10-12 паромов, в связи с чем максимально увеличится товарооборот до 10 тыс. тонн в месяц. Применяемая технология

позволяет существенно разгрузить территорию пунктов пропуска методом частичного переноса контроля на ближайшие территории. Но, разумеется, данный механизм не может стать равнозначной альтернативой полноценной реконструкции пунктов пропуска, учитывая разные способы перемещения товаров на морских судах.

Формирование, развитие и перспективы международного транспортного коридора «Север – Юг»

Увеличения грузооборота по МТК «Север-ЮГ» предлагает дополнительное совершенствования портовой инфраструктуры и создания благоприятных условий для ведения бизнеса. Этим целям служат активно развивающиеся особые экономические зоны (ОЭЗ) – портовая и промышленная производственного типа, как пример объединившиеся в Каспийский кластер². Возвращаясь к структуре транспортного коридора, он состоит из двух частей. Первая ветка, предусматривает отправку товаров автомобильным транспортом через территорию Азербайджана, вторая восточная ветка осуществляет транспортировку через территорию Казахстана. В будущем из Российской Федерации планируется экспортировать товары морским транспортом в иранский порт Бендер-Аббас. В июле 2022 года из Подмосковья был отправлен первый поезд из более 35 контейнеров с разнообразным грузом через территорию Казахстана и Туркменистана в Иран и далее по морскому пути в Мумбаи. Длительность по этому пути составило 35 дней. В данный промежуток времени указанный логистический маршрут с большой вероятностью заменит перевозки грузов из Европы, а также будет являться коротким и выгодной альтернативой для экспорта грузов из Индии и стран Латинской Америки на территорию Российской Федерации. Также в перспективе указанный маршрут доставки товаров в иранский порт может стать регулярными, так как грузовая база для нового маршрута станет увеличиваться за счет экспорта продукции

² ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 7 ноября 2020 г. № 1792 «О создании на территории Астраханской области портовой особой экономической зоны и Каспийского кластера».

агропромышленного комплекса, в том числе в рефконтейнерах. Специалисты в области внешнеэкономической деятельности считают, что экспорт грузов агропромышленного комплекса в Персидский залив и далее в Индию и Юго-Восточную даст толчок для отечественной экономики.³ В тоже время стоит обратить внимание на то, что инфраструктура МТК «Севере-Юг», на примере Каспийского кластера недостаточно совершенна, в связи с чем в конце 2020 года по указу правительства Российской Федерации была создана портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ) в Астраханской области.

Чтобы оценить плюсы и минусы пространственного развития портового кластера Каспийского региона, необходимо понимать, на каком этапе своего развития он находится в настоящее время. Соотношение критериев с сегодняшней ситуацией портового кластера в Астраханской области дает право рассматривать его в таблице 1 как транспортной-логистический кластер, то есть он имеют возможности роста до другого уровня развития.

Таблица 1 - Модели совершенствования транспортной и логистической деятельности портового кластера

Модель	Функции	Степень влияния на изменения территории	Степень влияния на экономику
Портовый узел	Погрузка, разгрузка и перевалка грузов	Существенное модернизация порта	Возможность увеличения портовой инфраструктуры
Транспортно-логистический комплекс	Объединение в общую систему транспортных и логистических услуг	Современная модернизация инфраструктуры порта	Увеличение инвестиционной привлекательности, качественный рост доходов государственного бюджета
Особая экономическая зона	Оптимизация управления товаропотоков	Качественные изменения инфраструктуры порта и прилегающих к нему территорий	Краткосрочное развитие экономики и инфраструктуры региона
Транспортно-логистический кластер	Координация оказания транспортных и логистических услуг	Качественные изменения прилегающих к порту территорий	Повышение конкурентоспособности экономики региона и региональной транспортной системы
Портово-промышленный кластер	Объединение промышленных и транспортно-логистических кластеров в единую систему	Региональное пространственное развитие	Конкурентоспособность отечественной экономики. Повышение активности зарубежных и отечественных инвесторов и бизнеса. Высокий и стабильный спрос среди зарубежных участников ВЭД.

³ Владимир Прохвятилов. Когда Европа закрылась... Россия – Иран: заработал транспортный коридор «Север – Юг». Сайт Фонд стратегической культуры. https://www.fondsk.ru/news/2022/07/15/kogda-evropa-zakrylas56696.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Ffyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D

Необходимо отметить, что для качественного изменения экономики Астраханской области в лучшую сторону, особенные усилия следует акцентировать на выполнение двух приоритетных вопросов качественного функционирования портовых кластеров, которые отвечают финансовым интересам других контрагентов транснационального взаимодействия: постройка и введение в эксплуатацию рефрижераторов и контейнерных терминалов для сельскохозяйственной продукции, существенное повышение проходимости железнодорожных путей, ускоренное строительство инфраструктуры портового хаба и запуск работы агропромышленных заводов.⁴ Так, в текущем году АО «Особая экономическая зона «Лотос»» было подписано взаимовыгодный контракт о сотрудничестве с иранским фондом «Мостазафон» по строительству совместных предприятий и заводов для функционирования агро-коридора. Некоторое компании уже активно экспортируют сельскохозяйственную продукцию через агро-коридор, для оптимизации логистики и расширения присутствия на зарубежных рынках, так например: ИП «АгроТрейд» - специализируется на экспорте зерновых и масленных культур, а также плодоовощной продукции, ООО «РусАгроСервис» - занимается экспортом мяса и мясных продуктов, уделяя внимание качеству и соответствию международным стандартам, Агрокомпания «Зелёный мир» - фокусируется на экспорте свежих фруктов и овощей, сотрудничает с зарубежными ритейлерами, АО «Сельхозпродукт» - экспортирует молочную продукцию и готовые мясные изделия, активно развивает внешние рынки. На текущий момент решается вопрос о создании общей российско-иранской свободной экономической зоны с появлением финансовых бирж на территории портовой особой экономической зоны в Астраханской области и свободной экономической зоной «Энзели» на территории Ирана. В июне 2022 года на Петербургском международном

⁴ Салтыков М.А. Типология пространственно-экономических форм морских портовых агломераций/М.А. Салтыков // Вестник Астраханского государственного технического университета. – 2019. – №1. – С.62-75.

экономическом форуме было подписано международное соглашение о взаимовыгодном сотрудничестве в сфере модернизации портовых услуг и грузоперевозок через МТК «Север-Юг» между АО «ОЭЗ «Лотос» и Индийским бизнес-альянсом. Инвестиций на создание инфраструктуры в ОЭЗ «Лотос» действующих резидентов ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» с проектом по строительству современного контейнерного терминала для продовольственных товаров и ООО «Агро Терминал «Каспий» с проектом по строительству зернового и маслониливного терминалов составило 29 млрд рублей, представлены на рисунке 2. По оценкам экспертов при правительстве РФ повышение грузооборота в южных регионах страны в скором время будет осуществляться за счет перевалки зерна до семи миллионов тонн к 2030 году, контейнеров до 265 тысяч TEU, прочих сухогрузов до семи миллионов тонн. В недавнем времени Туркменистан также планирует создать собственный логистический центр с целью наращивания грузопотока по международному транспортному коридору морским транспортом через Каспийское море.



Рисунок 2 - Действующие и потенциальные резиденты портовой ОЭЗ

Основным проектом ПОЭЗ будет являться терминал для обработки контейнерных грузов, идущих по транспортному коридору. На первоначальном этапе доставка товаров будет осуществляться через два причала порта «Оля», которые уже функционируют. В конце текущего года через данный морской причал они начнут перевалку контейнерных грузов, а также зерна и растительного масла. Ожидаемое увеличение потока товара по транспортному коридору через портовую ОЭЗ на территории в районе причала Оля (контейнерная линия Энзели-Оля) показаны на рисунке 3.⁵

Из полного списка всех документов утвержденным Правительством в сфере транспорта и наиболее конкретным в отношении международного коридора будет являться «Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.». В подписанном распоряжении указывается, что сотрудничество в Каспийском регионе будет более экономически выгодным и для этого следует создать необходимые варианты для повышения логистики и товарооборота через порты Российской Федерации. В дополнении к активизации экспортной деятельности, необходимо использовать порты Ирана и Индии в качестве обратной загрузки плодоовощная и сельхоз продукция произведенной в республиках Северного Кавказа, что эффективно быстро и положительно повлияет на совершенствование агропромышленного комплекса и экономики указанного региона.⁶ Введение предусмотренных проектов предполагает строительство к 2025 году нового судоходного глубоководного порта в городе Каспийске, а также модернизацию сопутствующей транспортной инфраструктуры: железнодорожных и автомобильных дорог, рефрижераторных, контейнерных и складских помещений.

⁵ Крюкова Е. В. Концепция развития международного транспортного коридора «Север – Юг» // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2020. – Т. 22, № 2. – С. 141–147. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>

⁶ Коновалова Ю. А. Россия – Индия: особенности взаимной торговли на современном этапе. Вестник РУДН. Серия: Экономика. Т.25. №3. С7295-308

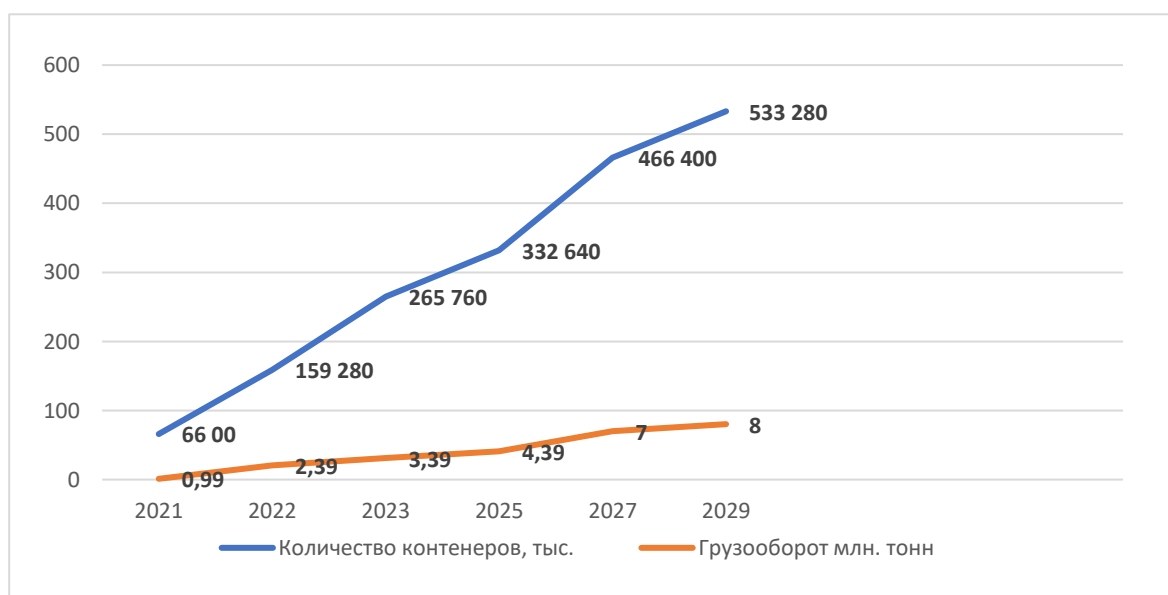


Рисунок 3 - Планируемый рост грузооборота по МТК «Север – Юг» через портовую ОЭЗ «Морской порт Оля»

Типы и характеристики особых экономических зон

Сегодня в двух особо экономических зонах юга России работают шестнадцать резидентов с общим объёмом заявленных инвестиций в 50 млрд. рублей. В промышленно-производственной особой экономической зоне, которая функционирует с 2016 года, в настоящее время применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны (СТЗ). Она дает возможность резидентам особой экономической зоны ввозить иностранные товары без уплаты таможенных пошлин, НДС и акцизов на ввоз материалов, оборудования и техники, предназначенных для строительства агропредприятий и выпуска продукции. основополагающим документом, регулирующим указанное направление в Российской Федерации, является Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации»⁷, который содержит такое определение ОЭЗ: «часть территории России, которая определяется Правительством

⁷ Федеральный закон "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" от 22.07.2005 N 116-ФЗ.

Российской Федерации и на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны». Также данный акт содержит условия создания ОЭЗ, среди которых отмечено, что:

- ОЭЗ может располагаться на территории одного или нескольких муниципальных образований в пределах одного или нескольких субъектов Российской Федерации. При этом не допускается создание ОЭЗ на территории муниципального образования, на которой создана зона территориального развития;
- ОЭЗ могут создаваться на земельных участках, находящихся в государственной или муниципальной собственности, в том числе предоставленных во владение и (или) в пользование гражданам или юридическим лицам, а также на земельных участках, находящихся в собственности граждан или юридических лиц;
- предусматривается возможность включать в границы ОЭЗ участки, на которых расположены здания, сооружения, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, в том числе предоставленные во владение и (или) в пользование гражданам или юридическим лицам, а также земельные участки, на которых расположены здания, сооружения, находящиеся в собственности граждан или юридических лиц⁸.

Одним из факторов, влияющих на скорость строения свободной экономической зоны, является ее тип. Строительство СЭЗ может занимать различное время в зависимости от таких факторов, как планирование и проектирование, правовые и административные процедуры, финансирование, то есть доступ к источникам финансирования может влиять на скорость строительства, в том числе поддержка со стороны государства, частные инвестиции и международные гранты могут ускорит процесс. также

⁸ Ульянов Г.С. Особые экономические зоны как инструмент развития в современной России. [Электронный ресурс]. URL: <https://kpfu.ru/portal/docs/F1660088080/>
Ulyanov.G.S.Osobyie.ekonomicheskie.zony.kak.instrument.razvitiya.rigonov.v.sovremennoj.Rossii._.kopiya._1_.pdf

кооперации с частными предприятиями и иностранными инвесторами может значительно ускорить развитие СЭЗ. В зависимости от вышеперечисленных факторов, создание СЭЗ может занимать от 1 до 5 лет или даже больше, однако эффективность и координация всех этапов играет ключевую роль в скорости реализации проекта. По состоянию на август 2024 года в Российской Федерации функционируют пятьдесят свободных экономических зон, из них наиболее экономически выгодными зонами являются «Алабуга», «Технополис «Москва», «Ульяновск. Типы особых экономических зон, выделенные в Федеральном законе об особой экономической зоне, показаны в таблице 2.

Таблица 2 - Типы ОЭЗ в России и основные характеристики

Тип ОЭЗ	Характеристика	Кол-во ОЭЗ	Кол-во резидентов/ кол-во созданных рабочих мест, тыс.	Объем инв., млрд.р.
Промышленно-производственный тип (ППТ)	Находятся на территории крупных промышленных городов, где расположены обширные площади. Отличительными чертами указанной особой экономической зоне являются: преобладание промышленных предприятий, расположенность к ведущим транспортным хабам, наличие земли и природных ресурсов и высококвалифицированных специалистов.	31	354 компании/26,7	441
Технико-внедренческий тип (ТВТ)	ОЭЗ ТВТ находятся в городах, которые имеют перспективные в стране научно-образовательными центры. Указанный тип ОЭЗ основан в целях оказания помощи высокотехнологическому бизнесу и реализации стартапов и инновационной продукции.	7	516 компании/28,6	348,9
Туристско-рекреационный тип (ТРТ)	Данные ОЭЗ располагается в южных регионах России с большой туристической активностью. В особой экономической зоне в основном функционирует туристический, спортивный, рекреационный вид бизнеса. ОЭЗ ТРТ также оказывает услуги санаторно-	10	101 компания/>1	19,6

	курортного лечения, медицинской реабилитации и отдыха граждан. Также в регионах ТРТ разрешена деятельность по разработке месторождений минеральных вод и других природных лечебных ресурсов.			
Портовые особые экономические зоны (ПОЭЗ)	Функционируют в большинстве случаев в основных транспортных узлах. В портовых особых экономических зонах действует судостроительная, а также судоремонтная деятельность, где оказывают логистические услуги, а также предоставляются базы для новых транспортных маршрутов.	2	48 компаний/0,39	12,2
ВСЕГО		50	1019/54,69	821,7

Свободная экономическая зона (ОЭЗ) – это специальная территория, где функционируют особые экономические требования и привилегии, с целью привлечения инвестиций и стимулирования экономического развития. Обычно такие представляют налоговые льготы, упрощенные процедуры регистрации бизнеса и отсутствие таможенных пошлин. В ОЭЗ в России функционируют ряд сельскохозяйственных предприятий, которые делают акцент на инновационные технологии и эффективность производство. Вот некоторые из них:

- агрохолдинг «Агроинвест» - занимается производством и переработкой сельскохозяйственной продукции, внедряет современные технологии;
- компания «Биопродукт» - специализируется на производстве органических продуктов и использованием экологически чистых методов введения сельского хозяйства;
- компания «Агрокомплекс» - фокусируется на интеграции современных технологий в сельское хозяйства, включая автоматизацию процессов.

В целом организации, зарегистрированные на территории СЭЗ, имеют такие преференции, как: минимальный размер страховки, отсутствие налога на землю, низкая налоговая нагрузка, отсутствие имущественного налога,

таможенные преференции, ввоз товара без уплаты НДС, в таблице 3 показаны данные в части налоговой политики.

Таблица 3 - Налоговые льготы, предоставляемые резидентам ОЭЗ в РФ

Налоги	ОЭЗ	Россия	Срок действия
Налог на прибыль, %	2	20	До 2028
Налог на имущество, %	0	2,2	10 лет
Налог на землю, %	0	1,5	10 лет
Транспортный налог (евро/л.с.)	0	0,01-0,7	10 лет
Социальные налоги и платежи	30	30	период действия ОЭЗ
Стоимость приобретения земли	1 % от кадастровой стоимости	100 % рыночная цена	период действия ОЭЗ
Стоимость приобретения земли	0 % таможенных пошлин, 0 % НДС		на период действия ОЭЗ

Также необходимо добавить, что правительством Российской Федерации в системе плана «Север-Юг» сделан большой акцент на разработку и введение в эксплуатацию сети оптово-распределительных центров и агрохабов, где предполагается увеличение товарного объёма сельскохозяйственной и продовольственной продукции для будущих экспортных поставок, либо для приёма импортной продовольственной продукция с предстоящей распределением ее по территории нашего государства или странам участникам Евразийского экономического союза. Также правительством будет увеличено госфинансирования проекта «Евразийский Агроэкспресс», который будет осуществлять транспортировку продовольствия в сторону Ирана. При этом, данные агрохабы будут нацелены как на предпродажную подготовку, так и на сортировку с целью экспорта в другие страны, такие как Вьетнам, страны Азии, Китай, которым необходима продукцию российского агропромышленного комплекса. Правительством подписано уже несколько государственных контрактов с целью создания в республике Дагестане рыбоперерабатывающего завода, второй контракт подписанный нашим государством — это строительства

завода по переработки риса. В настоящее время ведется обсуждения международного контракта по экспорту мясной продукции в Иран. Общая инфраструктура сервисов оптово-распределительных центров (представлена на рисунке 4):

- Имеются сухие склады с возможностью отопления, специализированные температурные помещения и боксы для продолжительного хранения плодоовощной и мясомолочной продукции.
- На территории ОРЦ будут находится технические объекты с функцией переработки продукции российских сельхозпроизводителей, имеется функционал для переработки до тысячи тонн продуктов в сутки.
- Также на территории ОРЦ располагается офисные здания, помещения для таможни, Россельхознадзора и других структур.
- Объект располагает портами и различными видами дорог, обеспечивающий выход на федеральные трасы или транспортные узлы, расположены терминалы и другие физические объекты, для перемещения грузов, включая СВХ и зону таможенного контроля с акцизами.
- Сформирован широкий функционал агро-логистических услуг, который дает комплексные решения для развития экономики региона.

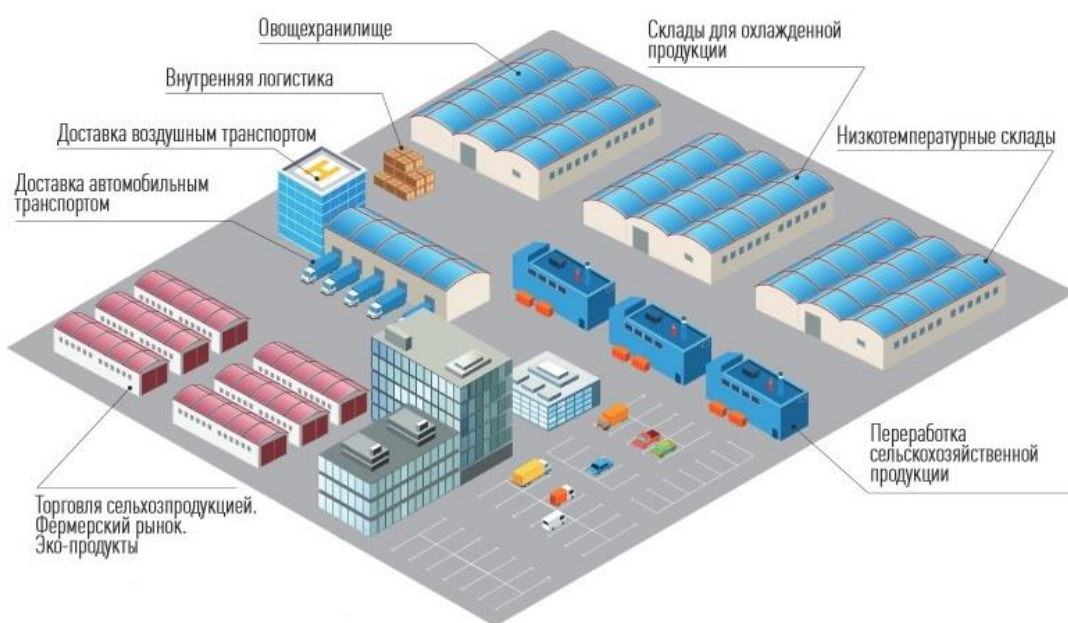


Рисунок 4 - Общая инфраструктура оптово-распределительных центров

Заключение

Санкции оказали глобальное влияние на логистические цепочки не только России, но и во всем мире, и вместе с тем создали импульс для развития международных перевозок в южном направлении страны, минуя недружественные государства. Анализ показал, что по Транскаспийскому маршруту транспортного коридора «Север-Юг» транспортировка груза осуществляется в течении короткого промежутка времени и имеет явное преимущество по стоимости доставки, чем через Южный морской путь. Все же стоит отметить, что до недавнего времени МТК «Север – Юг» для России, так же, как и для Ирана не представлял особого экономического интереса. Но, в то же время определенные участки коридора выполняли транспортировку грузов весьма успешно и успевали обслуживать региональные грузопотоки. Стоит отметить, что в это непростое время нашему государству о важно и необходимо молниеносно и полноценно привести в действие международный транспортный коридор «Север – Юг» в эффективно функционирующий транснациональный транспортный узел с развитой инфраструктурой. Делая вывод в данной статье, функционирование международного транспортного коридора «Север-Юг» в транснациональных регионах требует от государства тщательно организованного подхода к пространственному развитию и координации взаимодействия между соседними странами. В числе приоритетных задач этой деятельности является формирование и развитие транспортно-логистического кластеров портовых зонах, инфраструктура которых будет расположена на территории свободных экономических зон. Портовые кластеры в наше время готовы решать инновационные задачи по повышению конкурентоспособности как страны на макроуровне, так и региона в целом, что наглядно демонстрирует Астраханский портовый кластер в рамках коридора «Север-Юг». В условиях глобального эмбарго и колебании цен на иностранные товары и внутреннюю доставку, акцент на транспортировку груза с использованием различных

транспортных средств через международные транспортные коридоры, создает новый экономический толчок этой деятельности, включая развитие агропромышленного комплекса всего южного федерального округа.

Согласно исследованию, проведенному международной финансовой организацией осуществляющую инвестиционную деятельность и направленную на развитие торгово-экономических связей, в настоящее время транспортный коридор обладает существенным нереализованным потенциалом. «Коридор» способен не только улучшить межрадиальные транспортные связи между Европой и Южной Азией, но и может формировать выгодные транспортно-логистические цепочки в логистике. Для повышения эффективности транспортно – экономических связей в Евразии стоит более активно создавать транспортные коммуникации стран региона в систему международных перевозок. Это особенно актуально для портовой экономической зоны, в том числе для стран, не имеющих выхода к морю, для которых данный транспортный каркас станет ключевым элементом, открывающий новые перспективы. В итоге это дает шанс получить огромную долю доходов, которые могут быть направлены на активное развитие экономики страны и агропромышленного комплекса южного федерального округа и самого транспортного коридора «Север-Юг». Так, у бизнеса вместе с государствами — членов ЕАЭС возникает возможность обеспечить стабильную внешнюю торговлю и постоянную цепочку доставки экспортных и импортных товаров.

Список источников

1. Крюкова Е.В. Концепция развития международного транспортного коридора «Север –Юг» // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2020. – Т. 22, № 2. – С. 141–147. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>

2. ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 7 ноября 2020 г. № 1792 «О создании на территории Астраханской области портовой особой экономической зоны и Каспийского кластера».
3. Владимир Прохвятилов. Когда Европа закрылась... Россия – Иран: заработал транспортный коридор «Север – Юг». Сайт Фонд стратегической культуры. https://www.fondsk.ru/news/2022/07/15/kogda-evropa-zakrylas6696.html?utm_source=uxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https://www.yandex.ru/news/search/text%3D
4. Салтыков М.А. Типология пространственно-экономических форм морских портовых агломераций/М.А. Салтыков // Вестник Астраханского государственного технического университета. – 2019. – №1. – С.62-75.
5. Крюкова Е. В. Концепция развития международного транспортного коридора «Север – Юг» // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2020. – Т. 22, № 2. – С. 141–147. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>
6. Коновалова Ю. А. Россия – Индия: особенности взаимной торговли на современном этапе. Вестник РУДН. Серия: Экономика. Т.25. №3. С7295-308
7. Федеральный закон "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" от 22.07.2005 N 116-ФЗ.
8. Ульянов Г.С. Особые экономические зоны как инструмент развития в современной России. [Электронный ресурс]. URL: https://kpfu.ru/portal/docs/F1660088080/Ulyanov.G.S.OsobyekonomicheskiezonykakinstrumentrazvitiyavovremennojRossii._kopiya._1_.pdf.
9. Особые экономические зоны // Министерство экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/instrumenty_razvitiya_territoriy/osobyekonomicheskiezony/ (дата обращения: 06.04.2022).

10. Инновации транспорта. Научно-технический журнал № 44 (2022), [Электронный ресурс]-режим доступа: https://inno-trans.ru/data/documents/IT-44_inet.pdf (дата обращения: 05.06.2022).

11. Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021) Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarod-nyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii>

References

1. Kryukova E.V. The concept of development of the international transport corridor "North –South" // Bulletin of the Volgograd State University. Economy. - 2020. – vol. 22, No. 2. – pp. 141-147. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>

2. DECREE of the GOVERNMENT of the Russian Federation dated November 7, 2020 No. 1792 "On the establishment of a port special economic zone and the Caspian Cluster in the Astrakhan region".

3. Vladimir Prokhvatilov. When Europe closed... Russia–Iran: the North–South transport corridor was launched. The website of the Strategic Culture Foundation. https://www.fondsk.ru/news/2022/07/15/kogda-evropa-zakrylas6696.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https://www.fyandex.ru/news/search/text

4. Saltykov M.A. Typology of spatial and economic forms of seaport agglomerations/M.A. Saltykov // Bulletin of the Astrakhan State Technical University. – 2019. – No.1. – pp.62-75.

5. Kryukova E. V. The concept of development of the international transport corridor "North – South" // Bulletin of the Volgograd State University. Economy. - 2020. – vol. 22, No. 2. – pp. 141-147. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>

6. Konovalova Yu. A. Russia – India: features of mutual trade at the present stage. Bulletin of the RUDN. Series: Economics. Vol.25. No.3. C7295-308
7. Federal Law "On Special Economic Zones in the Russian Federation" dated 07/22/2005 No. 116-FZ.
8. Ulyanov G.S. Special economic zones as a development tool in modern Russia. [electronic resource]. URL: https://kpfu.ru/portal/docs/F1660088080/Ulyanov.G.S.Osobyekonomicheskie.zony.kak.instrument.razvitiya.rigonov.v.sovremennoj.Rossii._kopiya._1_.pdf.
9. Special economic zones // Ministry of Economic Development of the Russian Federation [Electronic resource]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/instrumenty_razvitiya_territoriy/osobyekonomicheskie_zony/ / (date of access: 04/06/2022).
10. Transport innovations. Scientific and Technical Journal No. 44 (2022), [Electronic resource]-access mode: https://inno-trans.ru/data/documents/IT-44_inet.pdf (date of reference: 06/05/2022).
11. Vinokurov, E., Akhunbayev, A., Shashkenov, M., Zaboev, A. (2021) International transport corridor "North — South": creation of the transport framework of Eurasia. Report 21/5. Almaty, Moscow: The Eurasian Development Bank. Available on: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-trans-portnogo-karkasa-evrazii>

© Лелявина М.Ю., Кулдорев А.А., 2025. Московский экономический журнал, 2025, № 2.